

Harga Tiket dan Siklus Padat Terbang

Dalam sistem mekanisme pasar, harga tiket pesawat sudah pasti berubah-ubah. Di era tiket *online* saat ini, pergerakan harga tiket pesawat kian cepat. Maskapai penerbangan sebenarnya ingin memberikan harga yang terbaik kepada konsumen. Tetapi, banyak faktor yang memengaruhi harga tiket pesawat.

SALAH satu faktor yang berpengaruh pada siklus terbang bagi konsumen yang terpaut dengan hari kerja, masa liburan, akhir pekan, serta libur awal tahun dan akhir tahun.

Ketika perdagangan tiket sudah masuk ke sistem (mekanisme) pasar *online*, maskapai sudah tidak sepenuhnya lagi bisa mematok harga tiket yang stabil bagi konsumen dalam setiap rute penerbangan.

Dengan demikian, maskapai penerbangan sudah tidak bisa sepenuhnya disalahkan jika harga tiket tiba-tiba mengalami fluktuasi yang ekstrem. Naiknya harga tiket tidak hanya disebabkan persoalan biaya operasional pesawat, pajak pertambahan nilai (PPN), atau naiknya nilai dolar terhadap rupiah. Tetapi, itu terkait strategi harga oleh maskapai penerbangan sesuai dengan siklus perjalanan kebanyakan warga.

Bukan hanya maskapai penerbangan, penjual tiket *online* (agen) pun ikut menyesuaikan diri dengan siklus tersebut (dalam koridor harga batas atas/bawah). Sebab, dalam situasi jumlah penumpang yang membeludak saat menjelang libur-

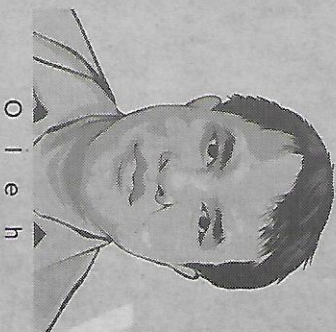
an atau akhir pekan, maskapai penerbangan dan penjual tiket *online* menjadikan itu sebagai momentum memaksimalkan profit.

Momen harga tiket mahal adalah momentum terbang bagi mereka yang tidak terlintas memikirkan harga tiket (kaum berada) sekaligus kesempatan meraup untung besar (panen) bagi maskapai penerbangan dan penjual tiket *online*.

Asumsinya, pihak maskapai penerbangan sudah "cukup berkorban" pada masa-masa harga promosi dengan meletakkan beban konsumen yang membeli tiket jauh-jauh hari (pemburu tiket murah). Sistem transaksi tiket seperti itu secara tidak langsung mirip pola subsidi silang. Di sini strategi maskapai penerbangan dalam menetapkan harga di pasar *online* adalah wajar karena sesuai dengan kelas atau kebutuhan konsumen.

Harga dan Kompetisi

Bagi konsumen yang mungkin perlu terbang segera (mendesak) saat jumlah penumpang masih melorjak tinggi atau bukan hari biasa, wajar mereka membayar tiket dengan harga



O l e h

AUGUSTINUS SIMANJUNTAK *)

penun (harga batas atas).

Yang penting, kenalkan harga tiket pesawat terjadi bukan karena sengitnya persaingan antarmaskapai

Momen harga tiket mahal adalah momentum terbang bagi mereka yang tidak terlintas memikirkan harga tiket (kaum berada) sekaligus kesempatan meraup untung besar (panen) bagi maskapai penerbangan dan penjual tiket online.

Tahun 1999 tentang Larangan Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Misalnya, pasal 17 hingga pasal 29 yang melarang penguasaan pangsa pasar maupun pasokan barang/jasa lebih dari 50 persen oleh satu pengusaha, lalu persekongkolan dan posisi dominan.

Penyelidikan dan penegakan hukum terhadap hal itu diserahkan kepada Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU), bukan Kementerian Perhubungan (Kemhub). Sebab, Kemhub tidak mengurus struktur pangsa pasar tiket pesawat. Ada beberapa ketentuan yang perlu dicermati KPPU terhadap bisnis penerbangan.

Pertama, satu atau sekelompok maskapai penerbangan dilarang menguasai produksi dan pemasaran bisnis jasa angkutan udara. Juga satu atau sekelompok maskapai penerbangan (umumnya bermodal paling besar) dilarang menguasai pasar tiket hingga mereka mengendalikan tarif/ongkos jasa.

Kedua, pengusaha maskapai penerbangan dilarang berposisi dominan yang menghambat pertumbuhan maskapai penerbangan yang lain (menyingkiskan pesaing) di pasar tiket, atau maskapai penerbangan itu berposisi tertinggi di antara pesaingnya di pasar angkutan terkait dengan kemampuan keuangan, akses pada penjualan, dan permintaan jasa.

Jangan sampai dominasi perusahaan maskapai penerbangan tertentu (dari segi modal atau status kepemilikan berupa BUMN) menimbulkan persaingan usaha yang tidak sehat yang ujungnya memunculkan tingginya harga tiket.

Ketiga, pengusaha maskapai penerbangan dilarang melakukan perjanjian dengan maskapai penerbangan yang lain dalam rangka penetapan harga tiket penumpang hingga konsumen tidak memiliki pilihan lain mengenai harga tiket. Selain itu, pengusaha maskapai penerbangan paparan atas secara bersama-sama dilarang menguasai pasar dalam bisnis jasa angkutan udara, termasuk penetapan harga tiket dan dominasi wilayah terbang.

Keempat, satu atau sekelompok maskapai penerbangan dilarang menguasai lebih dari 50 persen pangsa pasar untuk satu jenis produk jasa angkutan.

Beberapa maskapai penerbangan juga dilarang menguasai 75 persen pangsa pasar yang berujung pada naiknya harga tiket, atau memasang harga di bawah batas bawah yang ditetapkan pemerintah sehingga merugikan pengusaha yang lain (*predatory pricing*). Intinya, persaingan sehat melancarkan harga tiket yang stabil. (*)

*) Dosen Program Manajemen Bisnis dan Prodi Magister Manajemen UK Petra